

Bet. o. Lovf. om Københavns Personbanegaard m. m.

imidlertid, at en saadan Udvidelse vilde overstige dets Kræfter, hvorfor det i en Skrivelse af 11. Juli 1877 henstillede til Indenrigsministeriet Ønskeligheden af at faa Spørgsmaalet gjort til Genstand for Behandling i en Kommission. Henstillingen blev tagen til Følge, idet Regeringen den 11. November 1878 nedsatte en Kommission, der afgav Betænkning den 22. Marts 1881. Et større Flertal inden for denne Kommission foreslog:

- a. at den nuværende Banegaard skulde bibeholdes som Centralstation for Personer og Gods,
- b. at søge Banegaarden udvidet dels ved at inddrage et Areal af Ladegaardsmarken samt Opfyldning af en Del af St. Jørgens Sø og dels ved at inddrage Vandværksfiltrene,
- c. en Udvidelse af Kajen mellem Kvægtorvet og Langebro til Hjælp for Godstrafikken,
- d. en Station ved Østerbro med Spor til Hellerup samt Stationer ved Strandvejen, Lyngbyevejen og Nørrebro.

Disse Anlæg vare beregnede til en Anlægsudgift af lidt over 12 Mill. Kr. foruden betydelige Ekspropriationsudgifter. Efter dette Forslag vilde ingen Arealer blive frigjorte. I Tidsrummet fra 1882—86 blev der forelagt Rigsdagen forskellige Lovforslag i Henhold til Kommissionens Flertalsforslag, men intet af dem opnaaede at blive til Lov. I 1886 anlagdes saa Nørrebro Station.

Under Forhandlingerne i Landstinget i Samlingen 1885—86 var der imidlertid udtalt Ønske om en ny og grundig Overvejelse af Banegaardsforholdene, nærmest foranlediget ved et fra Ingeniør Hammerich fremkommet Forslag til Ordning af Banegaardsforholdene, et Forslag, der væsentligt var baseret paa Overingeniør Tegners Tanke om en direkte Forbindelse mellem Østerbro og Centralstationen, dog i en mere udvidet og fuldkommen Form. Paa Tegners og Hammerichs Tanke hviler den Plan, der senere er kommen til at danne Grundlaget med Hensyn til en endelig Løsning, nemlig Centralpersonbanegaarden flyttet tilbage

Syd for Vesterbrogade og anlagt som Gennemgangsstation, saaledes at Linierne fra Syd og Vest kunne fortsættes videre ad Boulevarden over Østerbro mod Nord.

Paa Grundlag af det i Landstinget udtalte Ønske nedsatte Regeringen under 8. Marts 1886 en ny Kommission. Denne afgav Betænkning i Juli 1888. Paa Forslag af denne Kommission blev der anlagt en ny Klampenborgstation ved Gyldenløvesgade, hvorefter den ældre Klampenborg Station omdannedes til Station for Nordbanetogene, og Hovedstationens Bygning udvidedes derhos ved forskellige Tilbygninger. Kommissionen kunde ikke helt slutte sig til Hammerichs Forslag, men den optog Hovedtanken i dette og udtalte sig i øvrigt med stor Styrke for Nødvendigheden af en gennemgribende Omordning af Banegaardsforholdene, idet den henviste til Trafikkens store Udvikling, støttet paa et betydeligt statistisk Materiale. Forslaget, som denne Kommission fremsatte, og som var væsentlig forskelligt fra de tidligere Forslag, blev forelagt Rigsdagen den 25. Oktober 1892.

Forslaget gik i sine Hovedtræk ud paa:

- a. der anlægges en ny Centralstation langs Kalvebodstrand—indbefattende Person- og Godsbanegaard samt Maskinværksteder.
- b. en dobbeltsporet Linie føres under Vesterbrogade gennem det nuværende Banegaardsterrain, i hvis nordlige Ende den udmunder i Banestrækningen til Nørrebro.
- c. En dobbeltsporet Bane, der fra den ny Centralstation fører i vestlig Retning langs Kalvebodstrand gennem Valby Bakke med Holdeplads ved Valby til Vigerslev, hvor den udmunder i Banestrækningen Frederiksberg—Glostrup.
- d. En dobbeltsporet Forbindelsesbane mellem Banestrækningerne København—Nørrebro og København—Frederiksberg, gaaende tæt Øst om Sygehjemmet og over den kgl. Veterinær- og Landbohøjskoles Mark.
- e. En dobbeltsporet Forbindelsesbane Vest